

La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados: un negocio ferroviario al margen de los grandes inversionistas vascos (1892-1936)

María Olga Macías Muñoz

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

Resumen

Once the main lines that linked the Basque country with the centre of the Peninsula were built, the weaknesses of the regional rail transport soon came to the fore. It was not just a question of the inner lines of Biscay but also the lines between Biscay and the neighboring provinces. There were many initiatives that aimed at building railways through the Biscay territory. Among these it is to be stressed that a small group of entrepreneurs outside the main Basque investor groups and led by the Igartua family, promoted the building of a railway from Bilbao to Durango. At a later stage this line was extended to San Sebastian and included in a complex narrow-gauge network that served the Basque territory and ran along the Cantabrian coast. The action of these Biscay promoters is limited to the rail transport sector, with a policy of continuous renewal and extension of the services provided.

Palabras clave: Ferrocarriles, inversores ferroviarios, organización empresarial, País Vasco, **Códigos JEL:** N0; N7; R0; R4.

Abstract

Built the general lines that linked the Basque country with the center of the peninsula, the weaknesses of rail transport at a more local level soon came to the fore. It was not just of internal relationships of Biscay but also of this territory with neighboring provinces. Many were initiatives that longed for the construction of railways in Biscayan territory. Within these initiatives, he stressed that one of a small group of entrepreneurs outside the major investors Basque groups. This group of entrepreneurs, led by the Biscayan family of the Igartua, promoted the construction of a railway that, starting from Bilbao, Durango from reaching. Later this line was extended to San Sebastian forming part of a complex network of narrow-gauge that attended the Basque territory and which ran by all the Cantabrian. The performance of these Biscayan promoters is limited within a business focused purely on rail transport with a policy of continuous renewal and extension of the services provided.

Key words: Railways, rail investors, business organization, Basque Country
JEL Codes: N0; N7; R0; R4.

La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados: un negocio ferroviario al margen de los grandes inversionistas vascos (1892-1936)

[Fecha de recepción del original: 31-09-2013; versión definitiva 16-06-2014]

María Olga Macías Muñoz

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

1. Introducción

El estudio empresarial de las diferentes compañías que conformaban el panorama ferroviario vasco, y entre ellas la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados (en adelante Vascongados), ha sido abordado por destacados historiadores dentro del conjunto de los profundos cambios económicos que sacudieron el último tercio del siglo XIX. En la actualidad, el estado de la cuestión con respecto a estos estudios ferroviarios es el que a continuación se reseña. Como punto de partida, González Portilla, Fernández de Pinedo y Montero planteaban la importancia del negocio ferroviario como cliente de aquellas empresas siderúrgicas que abanderaban la industrialización vizcaína finisecular¹. Sin embargo ha sido Ángel M^a Ormaechea el que sentó los cimientos de los estudios del sector ferroviario bajo sus diferentes vertientes, tanto desde la construcción de las líneas como su posterior explotación, y de aquellos inversores primigenios que se movilizaron en la configuración de este universo empresarial. Bajo la estela del trabajo del profesor Ormaechea se realizaron sendas tesis doctorales por Novo y Macías, que ampliaron el campo de investigación de las empresas ferroviarias vascas. Novo realizó en su tesis un estudio de la composición empresarial y evolución de las diferentes compañías desde 1845 hasta 1910, análisis que amplió posteriormente, en la obra dirigida por Muñoz, hasta 1985 con la Ley de promulgación de los territorios Históricos. Por su parte, Macías ha indagado sobre los lazos que los inversores ferroviarios tenían entre sí y con otros sectores productivos tanto vascos como españoles en la búsqueda de un paradigma o modelo económico que explicase la articulación de la economía vasca desde finales del siglo XIX hasta el comienzo de la Guerra Civil de 1936².

Dentro de esta revisión bibliográfica cabe citar también la obra de Olaizola, centrada en particular no solo en el estudio de diferentes empresas ferroviarias vascas sino también en el patrimonio de la red ferroviaria vasca³. Por último, las más recientes investigaciones

¹ González Portilla (1981); Fernández de Pinedo (1983); y Montero (1990).

² Ormaechea (1986); Novo (1993); Muñoz (Director, 2005); y Macías (1993), (1994) y (2013).

³ Olaizola (1986), (2000) y (2005).

realizadas por Larrinaga nos adentran un paso más dentro del mundo ferroviario vasco para desentrañar el complejo entramado de las empresas de este sector con los poderes públicos, en particular con las Diputaciones Provinciales⁴.

Bajo estas premisas previas referentes al estado de la cuestión del sector ferroviario vasco se planteó una divergencia dentro de la tónica general de aquellos que invertían en la construcción y explotación de los ferrocarriles. El paradigma básico del modelo productivo vasco es que los ferrocarriles de vía estrecha eran complementarios de la red general de vía ancha y que asumía aquellas funciones que ésta no podía cubrir. Los promotores de esta red de vía estrecha atenderían las necesidades de un modelo industrial basado en el buque insignia de la gran siderurgia y, por lo tanto, estarían vinculados con este gran entramado económico. Sin embargo, hay una empresa que ya desde sus orígenes se desbanca de esta tónica general, tanto por la naturaleza de sus inversores como por sus objetivos empresariales. Nos referimos a Vascongados. Aquellos inversores que promovieron las primeras líneas que convergieron posteriormente en esta compañía y que partiendo desde Bilbao se dirigían hasta San Sebastián, tenían unos orígenes bien distintos de aquellos otros inversores que provenientes de los negocios vinculados con la siderurgia vizcaína apostaban por las líneas de un metro como un complemento más a sus negocios inscritos dentro del modelo industrial basado en el hierro y el carbón.

Por lo tanto, a través del presente estudio se analizan los distintos elementos que contribuyeron a gestar el hecho diferencial de Vascongados dentro del conjunto de las empresas ferroviarias vascas. Es decir, cómo desde sus orígenes, los inversores de las primigenias compañías que se fusionaron para constituir Vascongados eran ajenos a este modelo económico y cómo buscaron un marco de actuación en el que desarrollar un negocio centrado en el transporte. La revisión de documentación ya utilizada para estudios previos, como las actas del consejo de administración de la empresa al igual que diferentes censos industriales, ratifica que esta compañía surgió como la iniciativa de un núcleo de promotores ajenos a los grandes capitales que propulsaron la industrialización vizcaína de finales del siglo XIX y que terminaron por consolidar un negocio centrado en el transporte no subyugado a la demanda de una determinada producción industrial o extractiva. Sin embargo, como más adelante se verá, este interés general del germen y gestor mayoritario de la compañía impidió que, en su búsqueda de nuevos inversores, integrasen de un modo tangencial en la empresa a otros capitales inscritos en la tónica general marcada por el modelo siderometalúrgico industrial en el que se embarcó la Vizcaya del último tercio del siglo XIX y dos primeras décadas del siglo XX.

2. La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados frente a la dualidad de la red ferroviaria vasca

La existencia de dos tipos de ancho viario diferentes dentro de la estructura ferroviaria vasca fue determinante en la proyección de las líneas de ferrocarriles que se construyeron en el País Vasco. Además, este doble ancho viario, con funciones diferenciadoras y características propias, marcó la estructura empresarial de aquellas compañías

⁴ Larrinaga (2013a) y (2013b).

concesionarias y su actuación con el objetivo de ampliar su área de actuación⁵. Frente a las líneas generales construidas en vía ancha, se fue trazando un conjunto de líneas de vía estrecha de un metro. La construcción de la mayor parte de estas líneas se subordinó a los intereses inmediatos de sus promotores e inversionistas, frente a unas expectativas precisas de tráfico, sin buscar un mayor objetivo que el de abastecer un área determinada o cubrir el transporte específico de un producto en particular⁶.

Cuadro 1. Longitud de las líneas explotadas por las compañías ferroviarias en el País Vasco (1916)

Compañía	km
Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*	351,037
Compañía de los Ferrocarriles de la Robla	312,445
Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao	171,853
Ferrocarriles Vascongados	159,102
Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa	51,499
Compañía de los Ferrocarriles de San Julián de Musques a Castro Urdiales	35,56
Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica-Luno y Pedernales	24,006
Sociedad Minera Guipuzcoana	22,306
Sociedad "La constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial"	19,432
Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*	17,938
Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama	17,827
Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía	16,248
Diputación provincial de Vizcaya	12,876
Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani	11,682
Compañía del Ferrocarril del Monte Ulia	3,088
Total	1.223,899

Fuente: Elaboración propia a partir de Cambó (1918).

* Compañías que explotaban líneas de vía ancha.

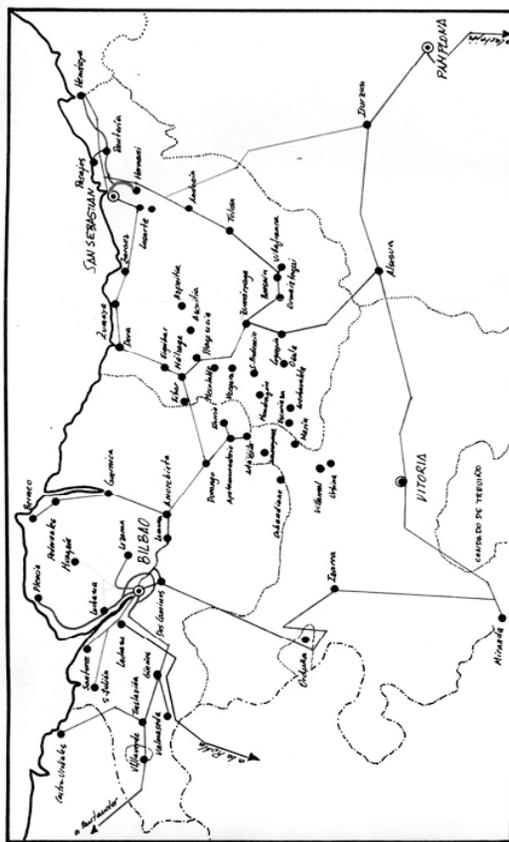
Estas líneas de un metro fueron ampliándose hasta llegar a enlazar las comarcas más importantes de Vizcaya y Guipúzcoa con sus respectivas capitales. Y éstas, después de un dilatado proceso de construcciones ferroviarias, también quedaron unidas por una estructura ferroviaria de vía estrecha que se proyectaba también hacia Cantabria y

⁵ No se ha incluido en este estudio el análisis de los ferrocarriles mineros. Este tema ha sido ampliamente tratado por Ormaechea (1989) y por Montero (1990).

⁶ Macías (1993), pp. 157-171.

Navarra. A pesar de su heterogeneidad, estas líneas de un metro tenían como denominador común el de asistir a la demanda interna del País Vasco ya fuese a nivel interprovincial, provincial o comarcal⁷.

Mapa 1. Las líneas ferroviarias del País Vasco en 1914



En su conjunto, frente a los 368,975 km de vía explotados por las compañías concesionarias de las líneas de ancho normal, los explotados por las compañías de vía estrecha suponían un total de 466,334⁸. De estos últimos, 372,693 km quedaban adscritos a las líneas de interés general de carácter interno, mientras que las líneas comarcales tan solo contaban con 105,323 km entre las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa.

Para estas fechas, la red ferroviaria construida en vía ancha ya estaba configurada por completo, mientras que las líneas generales de carácter interno y las comarcales, todas

⁷ Macías (1993).

⁸ De este cómputo de kilómetros explotados en vía estrecha se han excluidos los explotados por la Compañía de los Ferrocarriles de La Robla, puesto que la mayor parte del recorrido de esta línea se realizaba fuera de la provincia de Vizcaya.

ellas construidas en ancho viario de un metro, terminaron de conformarse entre 1914 y 1936. En este periodo se pusieron en explotación las líneas de vía estrecha que enlazaban Bilbao y San Sebastián con la frontera francesa; se ampliaron las líneas de vía estrecha que unían Vizcaya y Guipúzcoa con Álava y Navarra; se construyeron las últimas líneas de carácter comarcal; se corrigieron las deficiencias de los trazados ya realizados; y, por último, se construyeron una serie de conexiones entre las distintas líneas ferroviarias con el objetivo de favorecer el tráfico entre ellas.

En definitiva, se trataba de consolidar la estructura ferroviaria heredada de épocas pasadas, en las que el ferrocarril ostentaba el monopolio del transporte terrestre, al mismo tiempo que se adaptaba a las nuevas exigencias del tráfico comercial y de viajeros. Es una época de cambios, en la que se desarrolló un nuevo medio de transporte, el automóvil, que acabó con la exclusividad de transporte mecánico terrestre que el ferrocarril había disfrutado desde su aparición a mediados del siglo XIX.

En este juego de fuerzas se desarrolló la labor de una serie de empresas, de las que tan sólo unas pocas supieron abordar con éxito la competencia del transporte por carretera. Estas empresas orientaron su oferta ferroviaria en función de las necesidades puntuales de los mercados a los que servían, llegando incluso a la diversificación de sus actividades con la obtención de concesiones de líneas de transportes regulares de viajeros y mercancías por carretera.

Dentro de esta situación, para 1914, la mayoría de las líneas construidas en vía estrecha en la provincia de Vizcaya eran prácticamente la totalidad de las que se habrían de construir. Sin embargo, en Guipúzcoa nos encontramos con un trazado ferroviario que aún se hallaba en fase de desarrollo⁹. Las líneas Bilbao-San Sebastián y San Sebastián-Hernani, constituyeron las únicas líneas rentables que en este momento se desarrollaban en Guipúzcoa. De este modo, Eibar, Elgoibar y Vergara se vieron favorecidas por un tráfico ferroviario que potenció el sector industrial asentado en estas comarcas. Sin embargo, zonas industriales y con importantes núcleos de población, como el alto valle del Deva (Mondragón, Escoriaza y Oñate) o el valle del Urola, no contaban con el apoyo que suponía el ferrocarril para el desenvolvimiento que la economía de mercado exigía.

En 1914 Vascongados explotaba tres líneas que enlazaban Bilbao y San Sebastián: la línea de Bilbao a Zumárraga (Bilbao a Durango y ramal a Dos Caminos y Durango a Zumárraga y Ramal de Malzaga a Elgoibar); la línea de Elgoibar a San Sebastián (Elgoibar a Deva, Deva a Zarauz y Zarauz a San Sebastián) y la línea de Durango a Arrazola y Elorrio¹⁰. Sin embargo, esta compañía no se limitó a la explotación de estas líneas, sino que respaldó, directa e indirectamente, la construcción de proyectos ferroviarios y de tranvías y que una vez llevados a cabo entraron a formar parte de las líneas que componían su área de influencia mediante contratos de servicios combinados¹¹.

⁹ Larrinaga (2013a) y (2013b).

¹⁰ Cambó (1918), pp. 132-142.

¹¹ Macías (1993), pp. 206-209.

3. Los promotores e inversores de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados

Como ya se ha comentado con anterioridad, la configuración de la estructura ferroviaria del País Vasco ha sido el fruto de diversos planteamientos, protagonizados por diferentes grupos inversores que idearon la construcción de los ferrocarriles bajo las caras de un mismo prisma, atendiendo con la explotación ferroviaria las necesidades marcadas por sus inversiones en otros grupos productivos o, tan solo, como una mera especulación o inversión de capitales. Nos encontramos pues, ante un proceso constructivo en el que se superpusieron distintos criterios inversionistas que fueron complementándose, con mayor o menor acierto, hasta determinar dos sistemas ferroviarios basados en la utilización de diferentes anchos viarios. A las primeras líneas concebidas por los grupos inversores locales, vinculados con las actividades tradicionales comerciales del puerto de Bilbao, se aunaron las necesidades marcadas por la nueva industria siderometalúrgica vizcaína. Al mismo tiempo, también, se había dado comienzo a la construcción de unas líneas que conectasen las comarcas próximas a Bilbao y San Sebastián, con los principales centros rectores de esta provincia. De este modo, se abordó la conexión ferroviaria de Bilbao con los valles del Nervión y del Cadagua con Bilbao por parte de unos grupos inversionistas mixtos. De esta clase inversora, netamente ferroviaria, surgió la configuración de la red ferroviaria vasca de vía estrecha¹².

Presentamos a continuación cómo se va a desarrollar cada una de las compañías que terminaron por fusionarse en 1907 dentro de Vascongados, al igual que la actuación de esta empresa en su afán de enlazar sus líneas con la frontera francesa.

3.1. El Ferrocarril Central de Vizcaya

Las iniciativas que promovieron la construcción de estas líneas ferroviarias de carácter interno fueron muy diversas. La particularidad general de todas ellas es la presencia de elementos inversores autóctonos y que terminaron por consolidar dos grandes grupos hegemónicos capitaneados por Vascongados y por la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao. Las primeras construcciones ferroviarias abordadas en Vizcaya después de la inauguración del ferrocarril de Tudela-Bilbao, exceptuando los ferrocarriles específicamente mineros, retomaron los proyectos planteados con anterioridad de enlazar Bilbao con Francia. El propósito inicial de la construcción del Ferrocarril Central de Vizcaya, germen de Vascongados, era el de unir Bilbao con Guipúzcoa y con la frontera francesa, propuesta apoyada con anterioridad por las principales instituciones públicas vizcaínas y en particular por las Juntas Generales de Guernica desde 1858. Esta línea fue concedida a Juan Timoteo de Ercilla el 29 de diciembre de 1877, quien la cedió a Francisco N. Igartua¹³.

La constitución de la Compañía tuvo lugar en 1880 con la presencia de suscriptores de muy diverso origen. Entre los principales accionistas destacaban tres grupos de distinta

¹² Macías (2013).

¹³ Ormaechea (1989), pp.377-386.

procedencia. En primer lugar, se encuentra el promotor de la compañía, Francisco de Igartua, indiano sin conexiones con los grandes negocios comerciales, mineros o siderometalúrgicos, que buscaba capitalizar sus inversiones a través del negocio ferroviario y que impulsó la proyección de esta compañía ferroviaria y sus prolongaciones, hasta configurar una de las compañías hegemónicas que explotaban la red ferroviaria de vía estrecha de los ferrocarriles vascos.

En segundo lugar, se encontraba Juan José Jáuregui, un inversor vinculado con las actividades económicas de la zona por la que atravesaría la línea Bilbao-Durango. Jáuregui era propietario de minas en Vedia y promotor de la siderurgia Purísima Concepción de Astape, en Amorebieta. Y por último, entre los principales accionistas estaba también la Viuda de Tomás J. Epalza, que había sido un importante miembro de la burguesía comercial bilbaína de mediados de siglo, sin vinculaciones con los negocios siderúrgicos o mineros, y fundador del Banco de Bilbao.

En un segundo grupo de inversores de menor importancia, se situaban algunos inversores vinculados con las actividades siderúrgicas la zona atravesada por la línea (Fernando Campos era propietario de la siderurgia San Juan de Usánsolo en Galdácano); miembros de la burguesía comercial o comerciantes bilbaínos de mediados de siglo sin vinculaciones con la minería o siderurgia, algunos de ellos promotores del Banco de Bilbao (José M^a Solaún, Hilario Lund Claussen, Eduardo Coste y Vildósola, Vicente Uhagón, Aguirre y Compañía); promotores mineros y siderúrgicos (Ibarra Hermanos, Hijos de Gurtubay, José M^a Ampuero); algún naviero y corredores marítimos (Eduardo Aznar); y por último, ciertos inversionistas no vinculados con los grandes negocios bilbaínos de finales de siglo y que se especializaron en la gestión ferroviaria (Ramón Bergé, Manuel M^a de Gortazar).

Por consiguiente, entre estos promotores del ferrocarril de Bilbao a Durango, destacaba un grupo heterogéneo de inversores, de los que sobresalían inversores nuevos en la plaza financiera de Bilbao y que optaban por el negocio ferroviario especializándose en él, sin que tuviesen conexión alguna con los negocios tradicionales o con los nuevos surgidos al amparo del desarrollo de la minería vizcaína. Se encontraban ante un nuevo canal de inversión en el que hacer fructificar sus capitales al margen de unas actividades siderometalúrgicas copadas por grupos muy específicos y homogéneos de inversores.

Cabe destacar también la presencia en la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Durango de inversores que estaban vinculados con las actividades mineras o siderúrgicas existentes en la zona de influencia de la línea o situadas en los grandes centros productores. Estos inversores eran, en su mayoría, propietarios de empresas siderometalúrgicas y extractivas de mediano y de pequeño tamaño para quienes el ferrocarril era el medio de abastecerse de materia prima o para colocar sus productos en mercados más amplios. También es necesario mencionar que en la búsqueda por parte de los inversores de capitales no dudaron en recabar aportaciones de aquellos que provenían de los grandes negocios siderometalúrgicos, si bien no era la tónica del accionariado general. Y para finalizar, otro grupo de inversores procedería de las actividades comerciales bilbaínas, incluso había algún fundador del Banco de Bilbao, para quienes esta construcción ferroviaria actuaría

al mismo tiempo como inversión de sus capitales y como proyección de sus negocios comerciales hacia nuevos mercados.

No hay que olvidar, tampoco, que al salir a bolsa las acciones de esta compañía, pequeños y medianos ahorradores y rentistas se hicieron acopio de ellas dentro de algo que en el lenguaje popular se llamaba jugar a bolsa¹⁴. El mismo término con el que se designaba a la compra de activos (jugar) denotaba que la inversión de capitales en bolsa no estaba exenta de riesgos. Además hay que destacar también que eran muchas las mujeres que acudían asiduamente a la bolsa de Bilbao con el propósito de invertir sus ahorros en negocios que les permitirían unas rentas complementarias a su modesta economía.

Se puede considerar, por lo tanto, que con la constitución de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya se activaron de un modo general unos grupos inversores que no abanderaban el gran estallido económico que estaba teniendo lugar en Bilbao. En primer lugar, hay que destacar la importante presencia de capitales repatriados de las colonias americanas ajenos a las actividades comerciales bilbaínas, representados por la familia Igartua. Junto a ellos tomaban importante posiciones los inversores vinculados con las actividades comerciales tradicionales bilbaínas (Ercilla, viuda de Epalza) a lo que se añadía, de un modo tangencial, algún inversionista afín a explotaciones mineras (Jáuregui, Gurtubay, Ampuero). A estos destacados inversionistas, se unieron una pléyade inversores de segundo orden ajenos a esta dinámica empresarial bilbaína y cuyos negocios, enmarcados en la dinámica del recién nacido desarrollo siderúrgico vizcaíno, se veían afectados directamente por el trazado de la nueva línea. Es decir, se abordó la construcción del ferrocarril de Bilbao a Durango como un negocio rentable en el que asegurarse unos beneficios sobre el capital invertido, teniendo en cuenta la bonanza económica que gozaba la metrópoli vizcaína. Para los principales promotores de la compañía era un negocio donde invertir dentro de un espacio que había quedado sin cubrir por los grandes capitales que florecían a la luz del gran despegue siderúrgico. Este vacío inversor quedó cubierto por aquellos capitales de origen más modesto y sus pretensiones no iban más allá de la construcción de una línea y de su posterior explotación dentro de la certeza de que invertirían en un negocio que podía reportarles beneficios, dada la coyuntura económica del momento.

3.2. El Ferrocarril de Durango a Zumárraga

Fueron precisamente los promotores de la línea Bilbao-Durango los que auspiciaron la prolongación de sus líneas hasta San Sebastián, fomentando la creación de dos empresas ferroviarias que construyeron y explotaron las líneas de Durango-Zumárraga y Elgoibar-San Sebastián. La composición de los principales promotores de cada una de estas empresas se mantuvo de un modo sustancial, variando en virtud de los intereses locales que estas líneas ferroviarias levantaban en las zonas por las que atravesaban.

Así, por ejemplo, la construcción del ferrocarril de Durango a Zumárraga partió de la propuesta que los vecinos de Éibar y otras poblaciones afectadas hicieron a la Compañía

¹⁴ Montero (1995). *El Noticiero Bilbaíno* (27/6/1895).

del Ferrocarril Central de Vizcaya. Aunque el consejo de administración de esta compañía renunció por problemas estatutarios a la posibilidad de hacerse cargo de la línea, se llegó a un acuerdo entre ambas partes para la constitución de la Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga¹⁵.

Entre los promotores de esta línea destacaban los principales accionistas de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya Manuel M^a de Gortazar, Francisco N. de Igartua, Vicente de Uhagón, José M^a de Solaún y Eduardo Aznar. Entre estos tomaban principal protagonismo Gortazar e Igartua, como ya se ha indicado con anterioridad, ajenos a los grandes negocios siderometalúrgicos vizcaínos y que centraron sus actividades inversoras en el sector ferroviario, tal como indica el hecho de que con posterioridad constituirían el germen de lo que sería Vascongados.

Junto a este grupo inversor resaltaba la presencia de otros capitalistas bilbaínos, comerciantes, corredores marítimos, rentistas e inversionistas de bolsa que encontraban en el ferrocarril un medio de rentabilizar sus capitales (Juan E. Delmás, Mariano Zabálburu, Ricardo Arellano, Carlos Jacquet, José M^a Orbe y Justo de Violete entre otros)¹⁶. A este conjunto de inversionistas bilbaínos, se los vecinos de las localidades guipuzcoanas de Ermua (2), Elgoibar (16), Éibar (57), Zumárraga (6), entre los que destacaban los propietarios rentistas, los armeros y los maestros de obras¹⁷.

En definitiva, con la construcción del ferrocarril de Durango a Zumárraga se continuaba con la premisa básica de los promotores de la construcción de la línea Bilbao-Durango. La construcción y la explotación ferroviaria eran entendidas como un medio de inversión, en el que colocar unos capitales, al igual que se podría invertir en bolsa o en otro sector industrial, sin más objetivo que buscar una rentabilidad. Con esta ampliación del negocio se daba un espaldarazo a la especialización de este pequeño grupo de inversores ajenos a los grandes capitales siderometalúrgicos bilbaínos dentro de un nicho de actuación que quedaba fuera del interés de estos grandes abanderados de la industrialización vizcaína. Los gestores de las líneas que unían Bilbao con Zumárraga concebían la construcción y explotación ferroviaria como una empresa privada sujeta a la ley de la oferta y de la demanda y cuya finalidad era la de ofrecer un servicio de transporte con un objetivo estrictamente mercantil, desvinculado de la subordinación específica y exclusiva de la explotación ferroviaria a unas determinadas actividades económicas.

3.3. El Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián

Los objetivos establecidos para la ampliación del Ferrocarril Central de Vizcaya hasta Zumárraga pervivieron también en la construcción del Ferrocarril de Elgoibar-San Sebastián. Entre sus principales accionistas destacaba la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Durango, distintos ayuntamientos de la zona (Zarauz, Deva y Motrico) y diversos inversores guipuzcoanos (Manuel Martí, Sebastián Irusta y José María Ariño). A

¹⁵ Montero (1993), pp.92-99.

¹⁶ Ormaechea (1989), Listado de los accionistas de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, pp. 383-385.

¹⁷ Montero (1993), pp.92-99.

la participación directa de la Compañía de Bilbao-Durango, pero no de la Compañía de Durango a Zumárraga, se añadió la suscripción de acciones por parte de los ayuntamientos interesados en la línea. De nuevo la dispersión del accionariado entre inversores de lo más dispar ponía en evidencia la posibilidad que estas compañías ferroviarias brindaban de inversión a pequeños y medianos inversores, ajenos a la gestión de la empresa. No hay que olvidar la vertiente social que aportaba la participación de los ayuntamientos que consideraban al ferrocarril como un elemento de servicio público y que ejercería un efecto de arrastre sobre las economías de la zona.

En líneas generales, cabe destacar también la especial participación de inversores ligados con las actividades marítimas de Bilbao y algunos de ellos promotores también de las líneas de Bilbao-Durango y Elgoibar-San Sebastián. Eduardo Aznar, Ramón de la Sota y la firma comercial Señores Aznar y Astigarraga, independientemente del capital suscrito por la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Durango acaparaban comparativamente un 50% aproximadamente del capital de la Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián. La construcción de la línea que enlazase Bilbao con San Sebastián implicaba una competencia para el comercio de cabotaje realizado entre Vizcaya y Guipúzcoa. En este caso, el ferrocarril se convertía en un medio de transporte complementario y, también, sustitutorio del marítimo.

La promoción de las líneas de Durango-Zumárraga y Elgoibar-San Sebastián por la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya y la existencia de inversores comunes en todas ellas derivó en la fusión de las tres compañías en 1907, con la creación de Vascongados.

3.4. El Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa

La gestión de Vascongados siguió las pautas marcadas por la empresa originaria y llevó a cabo una labor de promoción de distintas construcciones ferroviarias. Entre éstas se encontraba la prolongación de sus líneas hasta la frontera francesa, cuya construcción y explotación, aunque fue llevada a cabo de un modo directo por la Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial, domiciliada en Bilbao, difícilmente se podría haber realizado sin el apoyo financiero de Vascongados.

La formación de la sociedad que se encargó de la construcción del ferrocarril de San Sebastián a la Frontera francesa era la siguiente: Benigno Chávarri y Plácido Allende contaban cada uno con un 12,5% del capital de la compañía; con un 10% por persona, José Allende, Jerónimo Ochandiano, Francisco de Arteche, Ricardo de Uhagón, Antonio Allende y Enrique Borda; con un 8% Donato Palacio; y por último con un 7% Horacio Azqueta¹⁸. Esta sociedad estaba compuesta por los principales accionistas de la compañía de los Ferrocarriles de Bilbao a Santander (Chávarri, Allende, Arteche), por miembros del consejo de administración de Vascongados, como Plácido Allende y por inversores presentes en la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani (Azqueta, Borda, Ochandiano).

¹⁸ Ormaechea (1989), Listado de accionistas del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa. pp.578-579.

En esta nueva empresa observamos la presencia de miembros destacados de la oligarquía financiera bilbaína que tenía su origen en los negocios siderometalúrgicos y que promovieron aquellas líneas ferroviarias de un metro que desde Bilbao se dirigían hacia Cantabria, por los territorios mineros de la margen izquierda. Detrás de esta composición mixta de la compañía, se debatía además el control de las conexiones de las líneas ferroviarias de vía estrecha del País Vasco con Irún, al igual que limitar el área de actuación de Vascongados. Buena prueba de ello fueron las tirantes relaciones existentes entre la Sociedad Constructora y Vascongados, que terminaron con la ruptura del convenio firmado para la utilización por esta última compañía de esta línea.

En definitiva, la actuación de Vascongados se circunscribía a un marco netamente empresarial dentro del sector ferroviario vasco de vía estrecha, sin embargo, a mayor cota de explotación ferroviaria, el control del tráfico y de sus ejes de distribución eran fundamentales para la solvencia del negocio. En este contexto se explica la actividad de Vascongados construyendo o respaldando aquellas líneas que favoreciesen el tráfico que atendía. Desde esta óptica empresarial nos encontramos con que fueron esos capitales ajenos a las grandes empresas siderometalúrgicas y también de los negocios de ellas derivadas los que aportaron la iniciativa y la ayuda necesaria para la configuración de la red ferroviaria vasca de vía estrecha.

A modo de conclusión, se puede decir que las conexiones de Vizcaya con Guipúzcoa y la frontera francesa partieron de la iniciativa, en su mayor parte, de capitales bilbaínos, vinculados con diversos aspectos de la realidad económica de Vizcaya según la escala temporal en la que se acometieron las distintas obras ferroviarias. Las construcciones realizadas a finales de siglo obedecieron a la proyección de un reducido grupo de inversores bilbaínos ajenos a los grandes negocios siderometalúrgicos que abanderaban la industrialización vizcaína. Estos inversionistas procedían de actividades tradicionales comerciales bilbaínas, a los que se unieron capitales indianos y también importantes rentistas. El rasgo fundamental de estos inversionistas fue la configuración de un negocio estrictamente ferroviario, no supeditado a una producción específica y con fecha de caducidad. Se trataba, por lo tanto, de un negocio de transporte que ofrecía unos servicios, claro está, dentro de la preexistencia de una demanda adecuada y al que se unieron inversionistas de las zonas afectadas por la construcción de estas las líneas. Tampoco hay que obviar la presencia de un modo que se podría considerar testimonial de algunos capitales provenientes de los grandes negocios siderometalúrgicos.

Por su parte, hay que diferenciar las características de los inversores locales presentes en la línea de Durango-Zumárraga y de Elgoibar-San Sebastián. Mientras que los capitales locales inscritos en la línea de Durango-Zumárraga provenían en su mayor parte de las actividades industriales de la zona, que entendían el ferrocarril como un medio de facilitar la salida de sus producciones, los inversionistas locales de la línea Elgoibar-San Sebastián, por las características propias del área que recorría, eran mucho menores en número y cabe citar la importancia de las suscripción hecha por parte de los ayuntamientos de la zona que ya ha sido comentada anteriormente.

La concentración del sector ferroviario de vía estrecha del País Vasco que tuvo lugar desde finales del XIX y, en particular, las fusiones que devinieron en la creación de Vascongados, entendían la culminación de la concepción de la explotación ferroviaria como un negocio en sí mismo y por lo tanto con un área de actuación suscrita a aquellos puntos que mejorasen sus cuentas de explotación. Dentro de esta dinámica surgió la conexión con Francia de las líneas que desde Bilbao se habían construido hasta San Sebastián.

Durante el primer decenio del siglo, la industrialización vizcaína ya se había consolidado y los distintos grupos de poder estaban claramente definidos; por el contrario, en Guipúzcoa, se estaban sentando las bases de su futura industrialización¹⁹. Este es el nuevo marco de actuación de Vascongados en el que la conexión con la frontera francesa supondría el objetivo principal para la ordenación general del tráfico ferroviario que explotaba esta compañía dentro de un conjunto integrado de diferentes líneas. El siguiente paso sería la ampliación de estas líneas hacia Navarra.

Por lo tanto, del variado grupo de promotores y gestores que capitaneaban Vascongados surgió la iniciativa de crear una compañía especializada en el transporte ferroviario, no subordinado a una demanda específica y que terminó por explotar de un modo directo la mayor parte los kilómetros construidos en vía estrecha del País Vasco, todos ellos en las provincias de Vizcaya y de Guipúzcoa y, también, por controlar los enlaces de estas líneas con Álava y con Navarra.

4. El proceso de fusión y concentración de capitales en la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados

Una de las principales características del sector ferroviario vasco fue el proceso de fusión al que se vieron sometidas las distintas empresas concesionarias. Un ejemplo de estas fusiones fue la de Vascongados en su proyección desde Bilbao hasta la frontera francesa. La fusión de las tres compañías que explotaban el eje ferroviario de Bilbao a San Sebastián, a pesar de la presencia de unos promotores comunes a todas ellas, se vio entorpecida por problemas estatutarios de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, ya que los estatutos de esta empresa no le permitían explotar como sociedad otra compañía. Otros obstáculos surgieron por los diferentes intereses de aquellos inversores vinculados estrictamente con la explotación de cada una de las compañías y por las dificultades de la financiación del último tramo del eje, entre Elgoibar y San Sebastián.

Si observamos la composición de los consejos de administración de estas tres compañías en 1900, se aprecia el alto grado de integración existente entre ellas: Plácido Allende, José Ángel Aurrecochea, Martín Erinaga y Julio Igartua estaban presentes en los consejos de administración de las tres compañías, mientras que Eduardo Aznar estaba también en las de Bilbao-Durango y Elgoibar-San Sebastián, y Justo Violete también en

¹⁹ Larrinaga (2013a) y (2013b).

²⁰ Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya (1900). Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga (1900). Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián (1900).

la de Bilbao-Durango y en la de Durango-Zumárraga²⁰. Estos inversores provenían de diversos sectores económicos tanto vizcaínos como guipuzcoanos y terminaron por configurar un negocio ferroviario que supuso la consolidación del sector ferroviario vasco de vía estrecha, con la creación en 1907 de Vascongados.

Con anterioridad a 1900 se había ido configurando el conjunto de líneas comarcales que enlazaban a Bilbao o San Sebastián con las áreas cercanas. En Vizcaya, la integración de estas líneas de tipo comarcal venía representada por la presencia de consejeros comunes en las compañías de Bilbao-Las Arenas y de Luchana-Munguía, como fue el caso de José M^a Solaún²¹.

El panorama ferroviario vasco en 1900 se caracterizaba por encontrarse en una fase intermedia dentro de la continua integración empresarial que caracterizó a este sector. Por estas fechas, la red ferroviaria de vía estrecha se estaba consolidando. Los ejes Bilbao-Santander y Bilbao-San Sebastián ya estaban constituidos desde el punto de vista ferroviario, aunque hubo que esperar un poco para la integración empresarial de las compañías que explotaban las líneas Bilbao-San Sebastián. La capitalización de estos dos ejes ferroviarios por dos grupos inversores bien delimitados, evitó la concentración empresarial de las empresas que explotaban sendos conjuntos de líneas, surgiendo de este modo una dura competencia entre ellos.

Los inversionistas de las compañías que se fusionaron en Vascongados apostaban por la expansión de sus líneas hacia Guipúzcoa y la frontera francesa, en búsqueda de mercados ferroviarios inéditos. A pesar de la diversidad de estos inversores, tenían como característica común en su mayoría la pertenencia a un grupo capitalista intermedio que no contaba, salvo con algunas excepciones, con un marcado protagonismo dentro del proceso industrializador vizcaíno. A este matiz se sumó la especialización de estos inversores dentro de la gestión empresarial ferroviaria y que dio como resultado la concepción de este negocio desvinculado de una demanda ferroviaria única y limitada a un marco geográfico determinado.

Con el estallido de la Primera Guerra Mundial tuvo lugar una reorganización del sector ferroviario vasco. El conflicto bélico europeo puso de relieve las deficiencias propias de un sistema de explotación ferroviaria caracterizado por un elevado número de compañías, con el consiguiente incremento de los gastos de explotación y establecimiento. Para 1914, las principales compañías ferroviarias del País Vasco ya estaban configuradas y tenían sus áreas de actuación bien delimitadas, al menos en Vizcaya. Los problemas surgieron en Guipúzcoa, donde unas fechas antes del estallido bélico se había puesto en explotación el Ferrocarril de la Frontera, construido en vía estrecha y que era el complemento necesario para la estructura ferroviaria de este ancho viario que se estaba configurando en el País Vasco. La falta de entendimiento entre la sociedad constructora y explotadora del ferrocarril dificultó el trasvase de mercancías y viajeros de las líneas de Vascongados con las de la Frontera.

²¹ Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas (1900). Compañía del Ferrocarril Luchana a Munguía (1900).

A los problemas surgidos entre ambas empresas por la falta de material móvil que permitiese un tráfico fluido entre las dos líneas se unieron los problemas empresariales planteados entre Vascongados y Santander como consecuencia del control de los accesos hacia Bilbao de Irún. Representantes de esta última compañía tenían un peso específico muy importante dentro de la gestión del Ferrocarril de la Frontera, como era el caso de Enrique Aresti, presente en los consejos de administración de ambas compañías²². Además estos inversores constituían una casta diferente a los gestores de las líneas que habían surgido a raíz del Ferrocarril Central de Vizcaya. Su vinculación con los grandes negocios siderometalúrgicos vizcaínos imprimían al Ferrocarril de la Frontera de una dinámica diferente dentro de los objetivos de su construcción y explotación. Consideraban estos inversores siderometalúrgicos que este ferrocarril era la llave para la salida de sus producciones hacia nuevos mercados.

Esta vertiente del ferrocarril como un elemento más dentro del engranaje productivo del modelo siderometalúrgico vasco se fortalece con la posición de fuerza adquirida por la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera como consecuencia del tráfico generado por la Primera Guerra Mundial. Además, esta vertiente a la que hacemos referencia no estaba desligada de su vinculación empresarial con otra de las líneas guipuzcoanas que mayor índice de tráfico había desarrollado durante el periodo bélico²³. Nos referimos a la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani, que en 1914 compartía con la de la Frontera cuatro consejeros (Horacio Azqueta, Enrique Borda, Jerónimo Ochandiano y Ricardo Saralegui) y en 1922 tres que ya estaban presentes en 1914 (Azqueta, Borda y Saralegui)²⁴. Estas conexiones empresariales fructificaron en 1923 con la creación de la Sociedad de Ferrocarril y Tranvías (S.E.F.T.), en la que se daba la presencia de un grupo inversor mixto compuesto por capitales vizcaínos y guipuzcoanos anteriormente descritos. La S.E.F.T. controlaba los accesos de San Sebastián con la Frontera y con Hernani, dos de los puntos de mayor tráfico ferroviario de la provincia.

Superado el primer impacto de la guerra europea, la gestión empresarial de las distintas compañías ferroviarias se centró en la adecuación de sus servicios a un marco de actuación que no ofrecía mayores áreas de expansión directa. Los primeros síntomas de crisis del sistema ferroviario comenzaban a ponerse en evidencia y dejaban entrever las dificultades por las que atravesarían las explotaciones ferroviarias. Ante este panorama, la reacción de las compañías fue la de consolidar sus mercados.

Este fue el panorama ferroviario que se mantuvo hasta el estallido de la Guerra Civil Española en 1936, en el que la dispersión industrial reinaba, a pesar de la labor de las diferentes compañías por ampliar su área de actuación. La absorción empresarial que tuvo lugar obedeció a diversos criterios, dando como resultado un conjunto de compañías ferroviarias que explotaban líneas que cumplían diversas funciones, a veces no

²² Compañía de los Ferrocarriles Vascongados (1914). Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao (1914). Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa (1914).

²³ Ormaechea (1989). Tráfico de esta compañía (1912-1923), pp. 580-582.

²⁴ Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani (1900) y (1922).

complementarias entre sí. Vascongados no fue ajena a esta dinámica. En una primera etapa, la concentración empresarial y las funciones de las líneas absorbidas iban parejas a los objetivos marcados por sus promotores. Sin embargo, con el desarrollo del sector ferroviario y la mayor especialización de la oferta de transporte de esta compañía, se llevó a efecto la absorción empresarial o convenios con compañías cuyas funciones poco o nada tenían que ver con las que ya explotaban. A pesar de ello, el denominador común de estas actuaciones no se desvirtuaba con relación a los objetivos de los inversores primigenios y su devenir empresarial continuaba ajeno a los grandes negocios de la vanguardia económica bilbaína.

5. La presencia de los inversores de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados en otros sectores económicos

Pareja a la integración empresarial de Vascongados y a su especialización en el negocio del transporte ferroviario, se fue observando la participación de los inversores de estas empresas en otros sectores productivos vascos. A partir del análisis de los consejeros de esta compañía podemos hacer un seguimiento de la movilidad empresarial de los distintos grupos de inversionistas. Mientras que para el estudio del sector ferroviario se han realizado tres cortes temporales, 1900, 1914 y 1923, para el análisis de los consejos de administración de las sociedades anónimas de España se ha utilizado el *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, editado por la *Revista de Economía y Hacienda* en el año 1923²⁵, por razón de las deficiencias de la documentación.

Desde el punto de vista económico, los años 1922 y 1923 se podrían denominar como un periodo de transición después de la depresión económica que surgió como consecuencia del desequilibrio mundial de la postguerra europea. En 1920, los efectos de la crisis fueron devastadores para la economía española. Las perturbaciones del comercio internacional y la llegada de los productos extranjeros supusieron a partir de 1921 una fuerte competencia con la que la industria vasca no podía competir. A esto hubo que añadir las exigencias de mejoras laborales por parte de las organizaciones obreras. Esta crisis económica se tradujo en un paro forzoso en la mayoría de las industrias, a lo que se unió la contracción del crédito y la retirada de los capitales en circulación. El Gobierno se planteó una solución proteccionista para estos problemas, promulgando un Arancel Provisional, que poco hizo para evitar las consecuencias del renacimiento de la economía inglesa sobre las industrias mineras, carbonífera y siderúrgica española²⁶.

La política española tampoco facilitó la recuperación económica de los sectores en crisis, puesto que la guerra de Marruecos movilizó unas sumas de dinero que tuvieron que ser sufragadas mediante emisiones de obligaciones, cuya cantidad era similar al presupuesto ordinario votado en 1921 en Cortes. Los efectos de esta crisis industrial y

²⁵ Este anuario fue dirigido por Daniel Riu y Periquet, ex diputado, abogado del colegio de Madrid, ex director general de aduanas y director de la *Revista de Economía y Hacienda*. La dificultad de acceder a las memorias de todas la compañías españolas de un mismo año, en el caso de que existiesen en su conjunto y lo fragmentario de algunos anuarios financieros, nos han volcado hacia la elección del *Anuario de Sociedades Anónimas* de 1923 por ser uno de los más completos de la época.

²⁶ Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao (1921), pp. 4-8.

comercial se padecieron con toda su intensidad en el País Vasco. La competencia de los astilleros extranjeros, principalmente alemanes, provocó la crisis de este sector vizcaíno y la orientación de sus producciones hacia la fabricación de material eléctrico y calderería²⁷.

La situación del sector ferroviario no era más halagüeña y a la situación heredada de tiempos pasados, como la insuficiencia de la explotación, se unieron las medidas sociales del gobierno, que no hicieron sino incrementar los gastos de explotación. En general, el tráfico ferroviario descendió. La elevación de los derechos arancelarios repercutió en el tráfico de Vascongados y supuso una recesión de su tráfico. Las compañías de Santander y de Norte se vieron afectadas por la paralización marítima y por la recesión de los trabajos de las empresas situadas a lo largo de la Ría²⁸.

Una excepción en este entorno fueron las actividades de la banca bilbaína, que gracias a su potencial financiero pudo resistir los embates de la crisis; aun así, los capitales se vieron reacios a invertir en el sector privado. En orden de mayor a menor, los sectores que gozaron de una mayor inversión en 1920 fueron los siguientes: las eléctricas, los negocios mineros, las metalúrgicas, las químicas, las navieras, las explotadoras de negocios forestales, las dedicadas a comisiones y representación, las de construcción y reparación de buques y las bancarias²⁹. Es decir, se apostaba tanto por nuevos sectores como por los tradicionales, y recogiendo lo anteriormente indicado, muchos de estos negocios domiciliados en Bilbao tenían sus bases productivas fuera del País Vasco.

Dentro de este encuadre económico, las zonas recorridas por las líneas explotadas por las compañías de Vascongados, de San Sebastián a la Frontera francesa y del Ferrocarril del Plazaola contaban con una característica común, su proyección por la provincia de Guipúzcoa. En su conjunto, eran líneas concebidas con el objetivo de salvar las deficiencias ferroviarias de las líneas construidas en vía ancha, con respecto a las relaciones económicas entre Vizcaya y Guipúzcoa. La diversidad de las funciones ejercidas por estas líneas se vio reflejada en la naturaleza de los capitales que optaron por la inversión ferroviaria y es aquí donde subyace la diferenciación de este grupo inversor, en particular en Vascongados, con respecto a los capitales invertidos en otras compañías ferroviarias vascas.

Cuando se abordó el análisis de los promotores de las distintas compañías que dieron lugar a Vascongados ya se indicó su limitada vinculación con los grandes sectores productivos vizcaínos de finales del siglo XIX. En 1923, esta dinámica se mantenía y adquiriría nuevas perspectivas que afectaban directamente a la gestión de un negocio dedicado a los transportes. La compra del Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango, era un paso más dentro de la integración de las actividades de esta compañía ferroviaria para ampliar su oferta de transporte. Ambas compañías compartían el mismo consejo de administración, sin que se diese, al menos desde el punto formal, una integración de las dos empresas.

²⁷ Cámara oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao (1921), pp.4-14.

²⁸ Cámara oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao (1921), pp. 14-16.

²⁹ Cámara oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao (1921), pp.16-32.

La presencia en 1923 de consejeros de Vascongados vinculados con actividades mineras se veía reflejada en las conexiones de esta empresa con los otros sectores productivos. Su consejo de administración estaba compuesto por José Acillona (marqués de Acillona), Guillermo Acillona, Baltasar Amézola, Juan Telesforo Arteché, Juan José Echano, Enrique Fernández, Julio Igartua, Gabriel Lejarreta, Juan Núñez, Ramón Olalde, Gastón Poirier, Baldomero Taramona y Julio Benito del Valle. De estos consejeros, Amézola, Valle, Guillermo Acillona y Núñez estaban presentes en sociedades mineras, a los que se añadía Olalde y el marqués de Acillona en el consejo de administración de la sociedad bancaria Crédito de la Unión Minera³⁰.

Cuadro 2. Grupos productivos vinculados con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, 1923

Grupo productivo	Nº de conexiones
Tranvías	13
Bancos	9
Sociedades mineras	7
Productos químicos y farmacéuticos	4
Cementos, cerámicas y ladrillos	2
Edificaciones y obras públicas	2
Navieras	2
Seguros	2
Electricidad y gas	1
Ferrocarriles	1
Productos alimenticios	1
Siderúrgicas	1

Fuente: elaboración propia a partir de Riu (1924).

Independientemente de estas actividades mineras, las vinculaciones con otros sectores productivos vinieron dadas por la presencia de capitalistas como el Marqués de Acillona, Núñez, Taramona o Valle, escasamente vinculados con los grandes negocios vizcaínos. En su conjunto, se trataba de inversores que estaban presentes en la segunda fase expansiva de la industrialización vizcaína, tal como lo presenta su vinculación a negocios químicos, de construcciones públicas, sociedades eléctricas y aseguradoras, pero que no desvirtuaban la tónica general de los inversionistas de la compañía³¹. Para todos estos inversores, la explotación ferroviaria era una inversión más, no necesariamente vinculada

³⁰ Riu (1924). Las conexiones de Vascongados con el sector minero era la siguiente: Amézola y Valle en Minas de Teverga; Guillermo Acillona en la Carbonera del Sil, Amézola en la Hullera Vasco-Leonesa; Núñez en la Sociedad Española de Minas del Rif y en la Compañía Minera Hispano-Africana; y Valle en las Minas de Lalen.

³¹ Riu (1924).

con sus otras actividades económicas. Se partía, por lo tanto, de una especialización en el negocio ferroviario y de su proyección hacia otros medios de transporte.

Si comparamos este cuadro con las vinculaciones de otras empresas ferroviarias con los sectores productivos vascos, accedemos a una imagen más global que nos ratifica en la especificidad de los inversores de Vascongados. Por ejemplo, si observamos los cuadros referentes a la Compañía del Norte y de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, ambas de vía ancha, la importante presencia de los inversores de estas empresas en negocios vinculados con las sociedades mineras, siderúrgicas y maquinaria y construcciones metálicas, además de con bancos y ferrocarriles, apuntan claramente la dimensión de estos capitalistas vinculados con los grandes negocios siderometalúrgicos vizcaínos³².

Cuadro 3. Grupos productivos vinculados con la Compañía del Norte, 1923

Grupo productivo	Nº de conexiones
Ferrocarriles	14
Bancos	13
Electricidad y gas	10
Maquinaria y construcciones metálicas	10
Sociedades mineras	10
Siderúrgicas	7
Edificaciones y obras públicas	4
Material eléctrico	3
Aceites, grasas y lubricantes	2
Artes gráficas	1
Cementos, cerámicas y ladrillos	1
Construcción de buques	1
Navieras	1
Papeleras	1
Productos alimenticios	1
Tranvías	1
Vidrieras	1

Fuente: Elaboración propia a partir del *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid, 1923.

³² Macías (2013). En este trabajo se detallan las diferentes relaciones empresariales de los inversores de estas empresas con otros sectores productivos vascos.

**Cuadro 4. Grupos productivos vinculados con la
Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, 1923**

Grupo productivo	Nº de conexiones
Sociedades mineras	23
Maquinaria y construcciones metálicas	16
Ferrocarriles	11
Siderúrgicas	11
Bancos	10
Electricidad y gas	5
Productos químicos y farmacéuticos	3
Edificaciones y obras públicas	2
Material eléctrico	2
Productos alimenticios	2
Vidrieras	2
Aceites, grasas y lubricantes	1
Artes gráficas	1
Auxiliares industria y comercio	1
Cementos, cerámicas y ladrillos	1
Construcción de buques	1

Fuente: Elaboración propia a partir del *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid, 1923.

Nombres como José Joaquín de Ampuero, Julio Arteché y Estanislao de Urquijo en la Compañía de Norte, que también repetían en la del Ferrocarril de Portugalete junto a Jaime Aguirre, José Manuel Bayo, Luis Briñas, Plácido Careaga, José Luis Costa, José M^a Chalbaud, Federico Echevarría, José F. Epalza, Juan T. Gandarias, Eugenio Leal y Victoriano Zabalinchaurreta nos permiten ponderar el peso específico de estos inversores y de sus objetivos y esperanzas para los negocios ferroviarios que gestionaban.

Lo mismo ocurre con los inversores de las líneas que enlazaban Bilbao con Santander y León. La presencia de los Chávarri, de Arteché y Aresti en la compañía de Santander y de Gandarias en la Compañía de la Robla lo corrobora.

Cuadro 5. Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao, 1923

Grupo productivo	Nº de conexiones
Sociedades mineras	13
Maquinaria y construcciones metálicas	10
Ferrocarriles	7
Siderúrgicas	7
Bancos	6
Automóviles	3
Edificaciones y obras públicas	3
Electricidad y gas	3
Material eléctrico	3
Construcción de buques	2
Hoteles	2
Papeleras	2
Transportes	2
Tranvías	2
Artes gráficas	1
Navieras	1
Productos químicos y farmacéuticos	1
Textiles	1

Fuente: elaboración propia a partir del *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid, 1923.

Por su parte, el consejo de administración de la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao estaba compuesto por: Julio Arteche, Alfredo Alday, Alfredo Anduiza, Enrique Aresti, Isidoro Campo, Víctor Chávarri, José M^a Chávarri, Juan Churruca, Sebastián Gorbeña, Julio Hernández, Ángel Maíz, Martín Mendía y Enrique Plasencia. Se trataba de un grupo hegemónico de inversionistas presentes también en los buques insignia del modelo industrializador finisecular del País Vasco. Sus vinculaciones con sociedades mineras, empresas de maquinaria y construcciones metálicas, lo mismo ocurre en ferrocarriles y siderúrgicas, y también con los principales bancos de la plaza bilbaína, no hacen sino corroborar el papel jugado por los ferrocarriles que ellos promovían y explotaban dentro de este paradigma económico y de la naturaleza de sus inversores.

Otro tanto ocurría con los componentes del consejo de administración del Ferrocarril de la Robla. Estaba compuesto por Esteban A. Acillona, Juan C. Calvo, Pablo Callam,

Alejandro Gandarias, Victoriano Garay, Pedro Ortiz, Natalio Palacio, Luis Salazar Zubiría, José M^o San Martín Allende, Alfredo Ustara, José Ignacio Ustara, Constancio Vildosola y Victoriano Zavalinchaurreta. Se trataba de nombres, en su conjunto, vinculados con las principales actividades mineras vizcaínas. No hay que olvidar tampoco la naturaleza de este ferrocarril destinado a abastecer a la industria vizcaína del carbón leonés.

Cuadro 6. Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de La Robla, 1923

Grupo productivo	Nº de conexiones
Sociedades mineras	14
Ferrocarriles	12
Bancos	6
Navieras	4
Siderúrgicas	3
Aceites, grasas y lubricantes	1
Crédito diverso	1
Electricidad y gas	1
Maderas	1
Productos químicos y farmacéuticos	1
Seguros	1
Vinícolas	1

Fuente: elaboración propia a partir del *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid, 1923

Ante este análisis de los consejos de administración de las empresas ferroviarias más importantes del País Vasco tanto de vía ancha como de vía estrecha, se observa la clara diferenciación de la naturaleza de los inversores de Vascongados con respecto a los inversores de las otras grandes compañías ferroviarias vascas. Los promotores y gestores de Vascongados configuraron desde un primer momento un grupo diferenciado tanto en cuanto al mismo origen de sus capitales como en lo referente a los objetivos del negocio que explotaban. No provenían de los grandes buques insignia del modelo industrializador finisecular decimonónico que se había desarrollado en Vizcaya a imagen y semejanza de otras regiones europeas. Por el contrario, eran inversores que habían logrado acumular capitales a través de la aventura americana, de diversas actividades comerciales o de rentas a la más vieja usanza. Esto pergeñó y condicionó su actividad empresarial lo que les permitió una horquilla más amplia de oferta de transporte que la de dependencia exclusiva de una determinada producción.

Sin embargo, no se puede desvincular esta actuación empresarial de la coyuntura y estructura económica en la que estaba inmerso el País Vasco. Los gestores de

Vascongados buscaron aquellos resquicios que dentro de este modelo les permitían invertir sus capitales y beneficiarse de la bonanza económica de una prosperidad que se expandía a todos los ámbitos de la sociedad vasca. Junto a estas inversiones iniciales y como consecuencia de la consolidación del negocio ferroviario que explotaba, Vascongados llevó a cabo un proceso de estudios y construcciones ferroviarias, a la par que una política de convenios con otras compañías ferroviarias, que dieron paso a una diversificada oferta de transporte en el que el ferrocarril era el eje central, sin olvidar también su coordinación con el transporte tranviario y el mecánico terrestre por carretera.

6. Conclusiones

La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados ha sido siempre objeto de análisis de aquellos que han abordado el estudio de la red ferroviaria vasca de vía estrecha. Con su labor, esta compañía consolidó un negocio ferroviario que enlazaba Bilbao con San Sebastián y cuyas ramificaciones se dirigían hacia la Frontera Francesa y hacia Navarra. Los estudios que se han realizado hasta la actualidad sobre esta empresa ferroviaria se han centrado en sus orígenes, evolución y adaptación dentro de la estructura de ferrocarriles de vía estrecha como una pieza más del puzzle que conformaba la red ferroviaria vasca y dentro del modelo económico surgido a raíz de la industrialización vizcaína de finales del siglo XIX.

Sin embargo, la idiosincrasia de Vascongados dentro del conjunto de los negocios ferroviarios vascos era algo que se perfilaba como la excepción al paradigma industrializador vasco y al papel de la mayoría de los inversores ferroviarios dentro de este modelo. Efectivamente, mientras que los grandes grupos inversores que controlaban las líneas de vía estrecha que enlazaban Bilbao con Santander y los gestores que controlaban las líneas de vía ancha, todos ellos con amplias ramificaciones dentro los grandes negocios insignia de la industrialización vasca y española, los principales inversores de Vascongados aparecían ajenos, en su mayoría, a todo este mundo de las grandes finanzas. Su origen, rentistas que buscaban nuevos negocios donde invertir, ya marcaba esta diferenciación. Además, el ferrocarril y la salida a bolsa de sus acciones eran otros negocios tan buenos como otros muchos que surgían en aquella vorágine finisecular, en la que los beneficios a los capitales invertidos se auguraban como rápidos y con elevados dividendos. El efecto llamada para otros inversores más modestos no se hizo esperar, tal y como los listados de inversores lo demuestran. De este modo, Vascongados contaría con un accionariado de diferente naturaleza inversora y más modesta en relación con otras compañías ferroviarias en cuanto a la cuantía de las acciones que poseían³³.

Por último, la misma actuación de los gerentes y principales inversores de Vascongados y su presencia en los diferentes sectores productivos vascos y españoles ratifica esa diferenciación a la que hemos hecho relación antes con respecto a los otros inversores ferroviarios vascos. Así es, abordaron una gestión dedicada básicamente a sacar adelante un negocio de transporte que se fue diversificando y ampliando en función de las necesidades de una demanda plural y cada vez más creciente. A su vez, sus inversiones en

³³ Ormaechea (1989); Montero (1995); y Macías (1993), (1994) y (2013).

otros sectores productivos se fueron ampliando en función del éxito de la explotación ferroviaria, para situarse de un modo testimonial en algunos de aquellos negocios que abanderaron el despunte económico de los años veinte del siglo XX. Por último, no hay que obviar que a lo largo de todo este recorrido de Vascongados sus promotores y gestores, ante la necesidad de captar capitales, no dudaron en aceptar las aportaciones de algunos inversores que sí que tenían intereses en otros sectores emblemáticos dentro del paradigma económico siderometalúrgico que se desarrolló en Vizcaya y en Guipúzcoa a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Pero se trataba de aportaciones muy específicas que no desvirtuaban la política empresarial de la empresa, centrada en un modelo determinado de explotación ferroviaria que, con el tiempo y las nuevas necesidades de transporte y expansión territorial, fue incorporando también la explotación de tranvías y del transporte mecánico por carretera.

Bibliografía

- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO (1921): *Memoria comercial*. Año 1921.
- CAMBÓ, Francisco (1918): *Elementos para el estudio del Problema Ferroviario*, Madrid.
- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE SANTANDER A BILBAO (1914): *Memoria comercial*, año 1914.
- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES VASCONGADOS (1914): *Memoria comercial*, año 1914.
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE VIZCAYA (1900): *Memoria comercial*, año 1900.
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE BILBAO A LAS ARENAS (1900): *Memoria comercial*, año 1900.
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE DURANGO A ZUMÁRRAGA (1900): *Memoria comercial*, año 1900.
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE ELGOIBAR A SAN SEBASTIÁN (1900): *Memoria comercial*, año 1900.
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE SAN SEBASTIÁN A HERNANI (1914): *Memoria comercial*, año 1914.
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE SAN SEBASTIÁN A HERNANI (1922): *Memoria comercial*, año 1922.
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE SAN SEBASTIÁN A LA FRONTERA FRANCESA (1914): *Memoria comercial*, año 1914.
- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL LUCHANA A MUNGUÍA (1900): *Memoria comercial*, año 1900.
- EL NOTICIERO BILBAÍNO (27/6/1895): “Las jugadas de Bolsa”.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO FERNÁNDEZ, Emiliano (1983): “Nacimiento y consolidación de la moderna siderurgia vasca (1849-1913): el caso de Vizcaya” en *Información Comercial Española, ICE: Revista de economía*, nº 598, pp. 9-20
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (1981): *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*. Madrid. 2 vols.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel; MONTERO, Manuel; GARMENDIA, José María; NOVO, Pedro; MACÍAS, Olga (1996): *Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Bilbao.

- LARRÍNAGA, Carlos (2013a): “Diputaciones Provinciales y medios de Transporte durante la Restauración. El Caso de la Diputación Provincial de Guipúzcoa” en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, vol. 35, pp.113-135.
- LARRÍNAGA, Carlos (2013b): *Diputaciones Provinciales e Infraestructuras en el País Vasco durante el primer tercio del siglo XX (1900-1936)*, Universidad del País Vasco, Leioa.
- LUENGO TEIXIDOR, Félix (1990): *Crecimiento y cambio social. Guipúzcoa 1917-1923*. Departamento de Historia Contemporánea. Universidad del País Vasco. Leioa.
- MACÍAS MUÑOZ, Olga (1993): *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*. Tesis doctoral. Leioa.
- MACÍAS MUÑOZ, Olga (1994): *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Bilbao.
- MACÍAS MUÑOZ, Olga (2013): *La organización empresarial del sector ferroviario vasco (1914-1936)*, Editorial Académica Española, Saarbrücken (Alemania), 2012.
- MONTERO, Manuel (1990): *Mineros, banqueros y navieros*. Departamento de Historia Contemporánea. Universidad del País Vasco. Leioa.
- MONTERO, Manuel (1993): *Los ferrocarriles en el País Vasco*. Texto inédito.
- MONTERO, Manuel (1995): *La California del hierro. Las minas y la modernización económica y social de Vizcaya*. Editorial Beitia. Bilbao.
- MUÑOZ, Miguel (Director) (2005): *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. 2 vol. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.
- NOVO LÓPEZ, Pedro Alberto (1993): *Infraestructura ferroviaria y modelo económico del País Vasco (1845-1910)*. Tesis doctoral. Leioa.
- OLAIZOLA, Juan José (1986): *Patrimonio Ferroviario en Euzkadi*, Publicaciones del Gobierno Vasco, Bilbao.
- OLAIZOLA, Juan José (2000): *El Ferrocarril de Durango Arrázola y Elorrio*, Museo de Arte e Historia de Durango, Durango (Vizcaya).
- ORMAECHEA, Ángel M^a (1989): *Ferrocarriles en Euzkadi (1855-1936)*. Eusko Trenbideak. Bilbao.
- RIU Y PERIQUET, Daniel (1924): *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año 1923. Madrid.